STOP IMPAIRED DRIVING

Partners in Prevention

CONSULTATION REPORT

Manitoba

TABLE OF CONTENTS

EXECUTIVE SUMMARY i

I INTRODUCTION 1

II RESULTS OF WORKSHOP DISCUSSIONS AND PUBLIC CONSULTATION

1) Education and Prevention

a) Enhancing Public Education About Impaired Driving 2
b) Enhancing Public Education About Alternative Transportation Plans 2
c) Enhancing Designated Driver Programs 3
d) Mandatory Education Programs for Alcohol Servers 3
e) Educating the Public About Private Hosting Responsibilities 4
f) Other Initiatives to Educate the Public and Prevent Impaired Driving 4

2) Impaired Driving Sanctions and Countermeasures

a) Vehicle Forfeiture 5
b) Ignition Interlocks 5
c) Increasing the Length of Driver's Licence Suspensions 6
d) Lifetime Driver's Licence Suspensions 6
e) Impact of Harsher Sanctions on Suspended Driving and Police Chases 7
f) Reducing Licence Suspensions in Return for Program Participation 7
g) Measures to Address Repeat Impaired Drivers and Suspended Drivers 7
h) Other New Countermeasures for Manitoba's Impaired Driving Program 8

3) Law Enforcement

a) Passive Alcohol Sensors 9
b) Standard Field Sobriety Testing and Drug Recognition Evaluation 9

c) Detection of Off-Road Vehicle Impaired Drivers and Suspended Drivers 10

d) Reducing the Time Needed to Process Impaired Driving Charges 10

e) Other Steps to Improve Enforcement of Impaired Driving Laws 11

4) Alcohol and Other Drug Intervention Programs

a) Defining "Treatment" 12

b) Effectiveness of Mandatory Treatment 12

c) The Potential Role of the Addictions Foundation of Manitoba (AFM) in Mandatory Treatment 12

d) The Benefits of Mandatory Treatment Versus Potential Disruption to the AFM Program 13

e) Whether a User Pay Approach Should be Used for Mandatory Treatment 13

f) Measures for Rehabilitating Hardcore Repeat Impaired Drivers 13

g) Other Rehabilitation and Treatment Measures 14

EXECUTIVE SUMMARY

BACKGROUND

On December 12, 2000, the Government of Manitoba held a one-day workshop ("the Workshop") on impaired driving issues for key stakeholders in the impaired driving and transportation fields. That was followed by a public consultation, which was conducted by way of a questionnaire. The viewpoints expressed in this report are strictly those of the Workshop and the public consultation participants. This report is not a government position paper and should not be construed as representing the views of the Government of Manitoba.

SUMMARY OF KEY COMMENTS

1) Education And Prevention

- Consider making driver education a credit course, with information on all types of impairment, off-road vehicle impaired driving and victim and offender consequences.
- Consider beginning impaired driving education at an earlier age and involve parents.
- Consider using a coordinated multi-agency approach for impaired driving advertising, having advertising year round and targeting a variety of groups and audiences.
- Consider having "Operation Rednose" operate all year and incentives like reduced insurance or licence costs and free shuttles to promote alternate transportation use.
- Designated driver programs must be supported by businesses, could offer incentives to participants (e.g. gift certificates) and could provide education beginning at age 14.
- Consider mandatory alcohol server education for alcohol servers, management and owners of businesses that sell alcohol.
- There could be more education on party hosting responsibilities and designated drivers could be a required condition on liquor permits.

2) Impaired Driving Sanctions and Countermeasures

- The majority of participants were in favour of vehicle forfeiture for repeat impaired driving offences (e.g. 3 in 5 years) and impaired offences involving death or injury.
- The majority of participants supported the implementation of an ignition interlock program in Manitoba.
- Participants were concerned about increasing driver's licence suspension lengths for impaired driving offences without increasing enforcement of those laws.

- Participants were undecided about whether lifetime driver's licence suspensions should be implemented in Manitoba.

- Participants were undecided about whether increasing impaired driving sanctions might result in increased suspended driving and police chases.

- Participants thought that there may be merit in allowing licence suspension reductions for participation in rehabilitation, but not in return for community service.

3) Law Enforcement

- The majority of participants did not support the use of Passive Alcohol Sensors.

- The majority of participants supported Standard Field Sobriety Testing and Drug Recognition Evaluation programs for police.

- Detection of Off-Road Vehicle impaired drivers and suspended drivers could improve with better database systems, a dedicated suspended driver unit, more patrols on trails, and more and better mobile breath test programs.

- Delays in processing impaired drivers might be reduced by using better equipment, streamlining forms, using more staff, and either making roadside alcohol screening device results admissible in court or allowing police to proceed with breathalyzer tests without the need to use roadside alcohol screening devices.

4) Alcohol and Other Drug Intervention Programs

- The concept of "treatment" should include all types of interventions for impaired drivers and just not be limited to rehabilitation of chemically dependent persons.

- The majority of participants thought that forced mandatory participation in treatment was a bad idea, would not be effective and could be disruptive to programs.

- The majority of participants was opposed to mandatory treatment and did not think that it was appropriate for the Addictions Foundation of Manitoba program.

- The majority of participants thought that, if mandatory treatment was implemented, it should be operated on a user-pay basis.

- New ideas for rehabilitation interventions included specialized drug courts, a rehabilitation strategy involving ignition interlocks and a restricted licence, ending the right of hardcore repeat offenders to drive and making offenders participate in victim impact panels or counselling sessions with the victim or the victim's family.

I INTRODUCTION

On December 12, 2000, the Government of Manitoba held a one-day workshop ("the Workshop") in Winnipeg on impaired driving issues for key stakeholders in the impaired driving and transportation fields. Eighty-three (83) participants attended the Workshop. The participants included representatives from: the RCMP, Winnipeg Police Service, Brandon Police Service, East St. Paul Police, Military Police, MADD Winnipeg, MADD Brandon, the Manitoba Public Insurance Corporation, the Manitoba Liquor Control Commission, the Addictions Foundation of Manitoba, Manitoba Education and Training, St. Norbert Foundation, the Native Addictions Council of Manitoba, IMPACT, Manitoba Hotel Association, Snoman Inc., Manitoba Brain Injury Association, Manitoba Safety Council, Heartland Transport Ltd., Aboriginal Head Start, First Nation & Inuit Health Branch, Manitoba Conservation, Manitoba Wine and Spirits Association, PARTY, CAA Manitoba, Manitoba Restaurant Association, Hospitality Corporation of Manitoba Inc., Manitoba Association of School Trustees and Maple Leaf Distillers.

The purpose of the Workshop was to discuss impaired driving issues in the areas of education and prevention, sanctions and countermeasures, law enforcement, and alcohol and other drug intervention programs. Workshop participants were divided into three discussion groups to discuss those issues. The discussion group sessions were lead by trained facilitators and the results of the discussions were recorded on flipcharts. Representatives from Manitoba Justice and Manitoba Transportation and Government Services also attended the discussion group sessions to observe and assist the facilitators.

The Workshop was followed by a general public consultation from December 12, 2000 to January 13, 2001. That consultation was conducted via a questionnaire posted on the Manitoba Justice website (persons who did not have Internet access could obtain a copy of the questionnaire by contacting Manitoba Justice). The questionnaire contained the same questions and addressed the same impaired driving issues that were posed to the Workshop participants. Twenty-eight (28) people provided responses to the questionnaire.

This report outlines the results of the discussions at the December 12, 2000 Workshop and the results of the subsequent public consultation. It is not a position paper of the Government of Manitoba and the viewpoints expressed herein should not be construed as being the position of the government.

The following pages contain an issue by issue analysis of the comments and suggestions of the Workshop discussion groups and the public consultation respondents. Some questions sought reaction to specific proposals and in those cases, the views of the consensus are set out. Other questions called for "brainstorming" and the resulting ideas are listed. Any ideas that require changes to the federal *Criminal Code* are beyond the authority of provinces and cannot be made by the Government of Manitoba. Some ideas will require further consultations with government and non-government agencies to determine if they can or should be made. The Government of Manitoba thanks the participants for their input and will consider their ideas in its policy development process.

II RESULTS OF WORKSHOP DISCUSSIONS AND PUBLIC CONSULTATION

1) EDUCATION AND PREVENTION

a) What more, if anything, can be done to educate the public about the dangers of impaired driving?

- Consideration should be given to making the driver's education program:
  - a credit course in high school.
  - address all impairment issues (drug impairment, fatigue, the affects of mixing alcohol with drugs, cell phones) and the consequences of impaired driving.
  - include recounting of community experiences (victims and offenders).
  - include information on snowmobile and ATV impaired driving.
  - include presentations in schools by MADD and TADD.

- Impaired driving education could begin in schools with children at a younger age. A website might be developed for that purpose and parents and schools could work together to reinforce positive behaviors.

- Consider changing impaired driving advertising so that:
  - It happens all year round and not just at Christmas.
  - It is developed in a coordinated multi-agency approach to prevent contradictory messages.
  - It includes different messages for different demographic groups (age, geographic) and for different issues (home, office, bar, hotel, social event, or club).

b) What else, if anything, can be done to educate the public to develop alternative transportation plans for social functions to avoid the potential for impaired driving situations?

- Public education advertisements could be more visible, use all forms of mass media (newspaper, TV, radio, the Internet), and include in-person presentations at schools. A coordinated approach might also provide a more consistent message.

- Consider beginning education before young people can legally consume alcohol and using commercials to highlight the impact of parental drinking and driving on young people.

- Consider taking a new approach to education whereby the message is that you should not drink at all or take drugs if you are driving.

- Better incentives, such as reduced insurance rates or reduced licence fees, might be needed to obtain meaningful changes.

- Consider whether it is possible to promote a "Local Pub" concept, where bars don't provide access for cars and people are encouraged to go to bars within walking distance.

- Consideration could be given to operating the "Operation Rednose" program all year long.

- Reduced bus fares and having bars provide free shuttles for customers might be helpful.

c) What else, if anything, can be done to improve designated driver programs and incentives to encourage responsible driving?

- The Designated Driver program is very successful, especially with younger people (under 25), but consideration could be given to beginning education at a younger age (age 14).

- Public education is crucial, but could focus more on the consequences of drinking and driving and move away from how much alcohol can be consumed safely.

- The support of businesses in providing free soft drinks to designated drivers is necessary for the success of the program.

- There could be designated driver billboard ads – "Do you have your DD?"

- Incentives for Designated Driver program participants and servers who encourage it (e.g. gift certificates, discounts and free meals), which are funded by user fees (i.e. liquor sales) might be helpful.

d) What do you think about making education programs for alcohol servers mandatory?

- The majority of participants thought that mandatory education programs for alcohol servers and the management and owners of businesses that serve alcohol could be useful.

- Some participants were concerned about the work and costs involved in enforcing alcohol server licensing and how that would be done. They thought that the government should consider what is being done in other provinces and states.

- Mandatory education could include the impact of alcohol on patrons and/or drivers, how to identify signs of intoxication, how to handle intoxicated people and civil/financial responsibilities (can be sued).

e) What else, if anything, can be done to educate the public about private party hosting responsibilities?

- The MLCC has a pamphlet on private party hosts' responsibilities, which is available at all liquor stores, but hosts of home based parties, social events and community clubs may need more education about their responsibilities to and for their guests.

- Public education could focus more on planning events to achieve responsible alcohol use, outlining different alternatives for rural, urban and northern communities, reinforcing the message about not driving impaired in provincial parks and making young people and others aware of the consequences of allowing guests to over-consume and drive impaired.

- Some participants thought that consideration could be given to making alcohol permits require private party host(s) to bar entry to guests who do not have a designated driver.

f) What other initiatives can be undertaken to educate the public and prevent impaired driving?

- Video games could be used to teach that it is socially unacceptable to drink and drive.

- Consider whether changing the minimum drinking age would be effective in reducing the number of youth who drive impaired.

- Recognize people for good behavior, but make drinking and driving socially unacceptable. The message should be do not drive at all after drinking.

- Public education about drinking at home and at birthday celebrations may be helpful.

- Consideration could be given to requiring all new drivers to take a course on impaired driving.

- Encourage the public to assist by reporting impaired drivers to police.

2) IMPAIRED DRIVING SANCTIONS AND COUNTERMEASURES

a) What do you think about the idea of a vehicle forfeiture sanction and, if you approve of it, when should it apply?

- The majority of participants were in favour of implementing vehicle forfeiture as a sanction for impaired driving offences. However, they thought that there should be some mechanism to release the vehicle from forfeiture if the offender was not the owner of the vehicle.

- Those who were opposed to vehicle forfeiture thought that it was too severe a sanction, it would not stop an offender from driving another vehicle, it would result in offenders fleeing police and more high speed police pursuits and it would unfairly punish the families of offenders by depriving them of a vehicle. They also thought that habitual offenders would start driving very low value vehicles to reduce the impact of the forfeiture sanction and were concerned about the fairness of imposing a sanction whose impact could differ significantly depending upon the value of the vehicle ($500 beater vs. $40,000 luxury car).

- Those who supported vehicle forfeiture thought that it should apply to repeat offenses (e.g. 3 in 5 years). One discussion group also thought that it should apply to any conviction for impaired driving causing bodily injury or death (regardless if it was a 1st, 2nd or 3rd offence).

- Those who were opposed to forfeiture thought that, if forfeiture was implemented, it should apply only where a driver has been referred to driver improvement on several occasions or has three offences in 15 years.

b) What do you think about the idea of implementing an ignition interlock program in Manitoba?

- Nearly all of the participants favoured implementation of an ignition interlock program in Manitoba. Some recommended that ignition interlocks should be installed in all vehicles as new equipment.

- Some participants did not believe that they had enough information to make a decision, while one public consultation respondent thought that hardcore impaired drivers would just get someone else to provide the breath samples.

- Those who supported establishing an ignition interlock program in Manitoba said that it is an effective method of controlling offenders, it reduces risk and offers protection to the community, it has been shown to be an effective part of intervention programs, it has no negative impact on families and it gives people an incentive to re-licence.

- Some participants were opposed to allowing driving prohibitions or suspensions to be reduced in return for interlock use, but the majority of participants did not voice that concern.

- Some participants expressed concerns about how an ignition interlock program would work in rural areas, that offenders should serve their full suspensions before they could use an interlock, that ignition interlocks must be combined with an intervention program because their rehabilitative impact does not last after they are removed, that special measures might be needed to prevent non-interlock vehicles use by offenders, that the costs of interlock may be prohibitive for some offenders and that special arrangements may be needed to allow some professional drivers, like bus drivers, to continue working.

c) What do you think about the idea of increasing the one and five year and two and seven year licence suspension periods?

- Participants were concerned about increasing licence suspension periods without increasing the enforcement of those suspensions.

- Other concerns about increasing licence suspension lengths were that increased suspension lengths might not reduces impaired driving (offenders may drive while suspended regardless of the suspension length) and longer suspensions could diminish the incentive to re-licence and result in more suspended driving.

d) What do you think about lifetime licence suspensions and, if you approve of them, when should they apply?

- There was no consensus among participants about whether lifetime licence suspensions should be implemented in Manitoba.

- One of the three Workshop discussion groups favoured lifetime suspensions, one was opposed and there was no consensus in the other group. The public consultation respondents who addressed the issue of lifetime suspensions were also equally divided about whether lifetime suspensions should be implemented.

- Those who were in favour of lifetime suspensions thought that they were useful for frequent repeat offenders who demonstrated a disregard for the law. They thought lifetime suspensions should apply whenever an offender records three serious Criminal Code driving convictions, but were divided about whether they should also apply to every offence involving death or bodily harm (including a first offence) or just to fatal motor vehicle collisions where the offender has prior convictions. They also thought that there should be some limited appeal process where drivers could apply for a review of the suitability of the their lifetime suspension.

- Those opposed to lifetime suspensions thought that they resulted in a loss of control over offenders, that they would just result in more suspended driving and that a graduated licence approach might be better. They did not want to exclude drivers from the re-licensing system, but instead to keep them in the system under strict controls.

e) Are you concerned that tougher sanctions could result in more suspended driving and police chases?

- One of the three Workshop discussion groups was concerned that vehicle forfeiture could lead to more police chases and that increasing suspension lengths would create more suspended drivers. However, the other groups did not voice any concerns.

- There was no consensus among public consultation respondents about whether tougher sanctions would result. Some thought that tougher sanctions result in more suspended driving and police chases, but others thought that they would not influence an offender's decision to drive suspended or flee from police.

f) What do you think about allowing licence suspensions to be reduced if the suspended driver participates in a program such as a residential treatment program, community service or an ignition interlock program?

- Most participants thought that it might be helpful to allow licence suspension reductions as an incentive for rehabilitation as long as the offender meaningfully participates in an intervention program and uses an ignition interlock.

- Participants did not believe that suspension reductions for impaired drivers should be granted in return for community service.

- Some participants thought that only first offenders should be eligible for suspension reductions, but the majority of participants did not raise any concerns about including repeat offenders in a suspension reduction program.

g) What, if anything, should be done to target hardcore repeat impaired drivers and suspended drivers (e.g. prohibiting them from purchasing, leasing and registering a motor vehicle)?

- None of the Workshop discussion groups made any recommendations on this issue.

- Public consultation respondents thought that hardcore offenders could be given prison sentences with no chance of parole, that a crime stoppers program might be helpful for reporting impaired drivers to police, that hardcore offenders could have their right to register a vehicle taken away and that it might be helpful to make lending a vehicle to a hardcore drunk driver an offence.

h) What other countermeasures should be considered for Manitoba's impaired driving program?

- None of the Workshop discussion groups made any recommendations on this issue.

- Public consultation respondents thought that the victims and their families could be allowed to confront impaired driving offenders as a part of their sentence, that offenders could be banned from purchasing or licensing a vehicle and that tougher penalties for first offenders might discourage them from becoming hardcore offenders.

3) LAW ENFORCEMENT

a) What is your opinion about whether police should use Passive Alcohol Sensors in Manitoba?

- The Workshop discussion groups did not support the use of Passive Alcohol Sensors as an evidence gathering instrument.

- Police officers who tried Passive Alcohol Sensors thought that they were unreliable and could be influenced by alcohol on a passenger's breath. They also objected to them because it makes officers think that they can't do the job without an electronic device and takes away from their investigation development.

- There was no consensus among public consultation respondents about the value of Passive Alcohol Sensors. Some thought that they would be useful, some thought more research on the issue was needed, some thought that police were able to detect impaired drivers without them and some thought that they were unreliable and would result in offenders taking more cases to trial to challenge the results.

b) What is your opinion about Standard Field Sobriety Testing and Drug Recognition Evaluation programs for police?

- Workshop participants generally supported Standard Field Sobriety Testing (SFST) and Drug Recognition Evaluation (DRE) training for police and permitting them to be used as evidence and grounds for further evidentiary testing.

- Reasons for supporting SFST and DRE were that it serves as an additional tool and is beneficial for impairment testing, it is valid and reliable in assessing impairment by alcohol, drugs or fatigue and the benefits of SFST are less reliance on screening devices and less chance of a case being thrown out on a technicality.

- However, some Workshop participants expressed concerns that SFST is hard to implement at roadside, experienced drinkers can trick the test, offenders can refuse the tests because there is no legal requirement to take them, compelling persons to give evidence against themselves may be unconstitutional, there is some resistance to SFST and DRE due to the Charter of Rights and the training may be costly.

- There was no consensus among public consultation respondents about whether SFST and DRE programs should be implemented. Some thought that SFST and DRE would make it easier for police to identify and charge impaired drivers, but others thought they are time consuming, unreliable and could ruin a chance for conviction.

c) What, if any, measures should be implemented to assist police to detect and apprehend impaired ORV operators and suspended drivers?

- Quebec's STARS suspended drivers database is quick, easy to access, timesaving, easy to learn/use and could increase the number of convictions.
- Consider whether it is possible to operate a mobile breath-testing unit 24 hours a day, 7 days a week.
- Consider whether it is possible to establish a dedicated unit to track suspended drivers.
- Check-stops by trails are very difficult and more trail patrols are needed. Ontario, BC and Quebec all have volunteer citizen safety patrols on their trails and consideration could be given to whether Natural Resource Officers might also assist police.
- Consider whether it would be possible to use roadside screening devices to supply evidence of impairment or develop a more compact mobile breathalyzer that can be used at roadside.
- The higher visibility of Breathalyzer vans in rural areas could be a good deterrent.

d) What, if any, measures can be implemented to reduce the amount of time needed to process impaired driving charges and get police officers back on patrol more quickly?

- Consider whether it is possible to make roadside screening device test results admissible as evidence in court or to allow police to skip those tests and go straight to the breathalyzer tests.
- Explore options to provide police with better equipment and streamline forms that police need to fill in.
- Consider updating technology and adopting a STARS-like database system.
- Consider hiring more police officers and providing more resources and clerical staff for police.
- Consider whether police operating system procedures could be improved.
- Consider establishing a working group of those aware of concerns to explore this issue further.

e) Key suggestions for improving the enforcement of impaired driving laws in Manitoba.

- Consider whether police have adequate staff for traffic enforcement.
- Encourage public to call a special telephone number to call in to report suspected individual who may be impaired like crime stoppers.
- Consider adding a special tax/fee to liquor purchases to raise money to support "stop impaired driving" programs.
- Explore whether it could be possible to have a mobile breathalyzer unit in every police vehicle.
- Do not publicly announce where check stop units will be.

4) ALCOHOL AND OTHER DRUG INTERVENTION PROGRAMS

a) What are your thoughts about whether "treatment" should include all of the elements of educational workshops, high-risk counselling and rehabilitation of chemically dependant persons or just focus on rehabilitation of chemically dependant persons?

- Participants thought that the concept of "treatment " should not be limited to the rehabilitation of chemically dependent persons. Impaired driving and addictions are not synonymous and there are different interventions that different people need. For example, some offenders are just high-risk takers (driving, seatbelts and smoking) who don't take responsibility for their behaviour.

- The concept of "treatment" has a lot of medical baggage and it may be better to refer to a concept of "interventions" that may not involve residential rehabilitation.

b) What are your thoughts about the merits of forced participation in an alcohol/drug assessment and intervention program for impaired drivers who are unwilling to participate in the Addictions Foundation of Manitoba (AFM) program?

- Most participants thought that forced participation in intervention programs was a bad idea and would not be effective.

- The reasons for opposition to mandatory participation were that only 30% of AFM clients actually need chemical dependency interventions, there is no reason to change the voluntary approach, there is no motivation in forced treatment when clients have no interest, forced clients will not show up for appointments (counselors will be sitting idle) and the AFM would need more resources, but who would pay for it?

c) What are your thoughts about the potential role for the AFM in delivering a mandatory alcohol/drug assessment and intervention program?

- Workshop participants noted that most provinces do not have a program like the AFM. It is an effective system that helps motivate people to make changes. However, they thought that forcing offenders into the program will not work; "You can lead a horse to water but can't make it drink".

- Workshop participants were also concerned about how the costs of mandatory participation would be covered and who would be responsible for service delivery when dealing with First Nation's clients and communities.

- One public consultation respondent thought that the AFM process did not adequately check if clients were staying sober and was concerned about using it for a mandatory intervention program.

- Other public consultation respondents thought the AFM could handle a mandatory intervention program and that reluctant mandatory clients who were disruptive should be sent to jail.

d) What are your thoughts about the value of forced participation versus the potential of disruption to the AFM program by reluctant participants?

- The consensus of the Workshop discussion groups was that mandatory programs and assessment do not work. Mandatory participation would have a negative impact and is potentially destructive. Voluntary participation is the most successful approach.

- Public consultation respondents recognized that forced participation could result in disruptive clients, but they thought that should not be a problem because the AFM already has to deal with some disruptive clients and the disruptions would lessen if difficult clients were forced to pay the AFM program fee over and over again.

e) What are your thoughts about providing a mandatory alcohol/drug assessment and intervention program on a user pay basis?

- The consensus of the Workshop discussion groups was that mandatory programs should not be implemented.

- Most public consultation respondents favoured having a user pay requirement for mandatory intervention programs and thought that might act as a deterrent to repeat offending. However, one respondent thought that the ability of an offender to pay should be considered before he or she was required to pay for the intervention program.

f) What, if any, measures can be taken to address the problem of rehabilitating hardcore repeat impaired drivers?

- An effective rehabilitation strategy could include a restricted licence and an ignition interlock monitoring device (operated on a user pay basis).

- Have them attend the "AA" program or other support groups.

- Consider removing the licence and vehicle from the offender and ending their right to drive.

- Consider requiring them to attend a mandatory victim impact panel (used in US) or counselling sessions with the victim or the victim's family.

g) Are there any other changes or new measures in the rehabilitation and treatment field that should be considered by the Government of Manitoba?

- Consider having "Drug Courts" for cases involving substance abuse (same judge each time and monitored curfews). It is costly, but has been effective in Toronto, BC and the US.

- Consider having victim impact panels as a mandatory part of sentencing (used in the US and Ontario).

- Consider spending more time on the assessment of the offender in order to determine the most appropriate intervention.

- It may be better to deal with hardcore repeat offenders separately from first offenders and should not be in the same group.

METTONS FIN À LA CONDUITE EN ÉTAT D'IVRESSE

Partenaires pour la prévention

RAPPORT SUR LA CONSULTATION

Manitoba

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE i

I INTRODUCTION 1

II RÉSULTATS DES DISCUSSIONS DE L'ATELIER ET DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

1) Éducation et prévention

a) Éduquer davantage le public sur la conduite en état d'ivresse 2

b) Éduquer davantage le public sur les arrangements de transport différents 2

c) Améliorer les programmes de conducteur désigné 3

d) Programmes de formation obligatoire pour les personnes qui servent de l'alcool 3

e) Éduquer le public sur les responsabilités des personnes qui organisent des fêtes privées 4

f) Autres initiatives pour éduquer le public et prévenir la conduite en état d'ivresse 4

2) Sanctions et mesures de prévention contre la conduite en état d'ivresse

a) Confiscation du véhicule 5

b) Dispositifs de verrouillage du système d'allumage 5

c) Accroître la durée des suspensions de permis de conduire 6

d) Suspensions de permis de conduire à vie 6

e) Répercussion des sanctions plus sévères sur les automobilistes conduisant sans permis et sur les poursuites de police 7

f) Réduction de la durée des suspensions de permis en échange d'une participation à un programme 7

g) Mesures pour traiter le cas des automobilistes qui récidivent en matière de conduite en état d'ivresse et des automobilistes qui font l'objet d'une suspension de permis 7

h) Autres nouvelles mesures de prévention pour le programme de lutte contre la conduite en état d'ivresse du Manitoba 8

3) Application de la loi

a) Détecteurs d'alcool passifs 9

b) Programmes normalisés d'évaluation de tests de sobriété et de reconnaissance des drogues sur place 9

c) Détection des conducteurs de véhicule tous terrains en état d'ivresse et des automobilistes conduisant sans permis 10

d) Réduction du temps nécessaire pour traiter une accusation de conduite en état d'ivresse 10

e) Autres mesures pour améliorer l'application des lois sur la conduite en état d'ivresse 11

4) Programmes d'intervention destinés aux personnes qui consomment de l'alcool ou d'autres drogues

a) Définition du traitement 12

b) Efficacité du traitement obligatoire 12

c) Rôle potentiel de la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances dans la prestation d'un programme obligatoire 12

d) Valeur d'une participation obligatoire face au potentiel de perturbation du programme de la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances 13

e) Utilisation d'un système de droits imposés aux usagers pour financer le programme de traitement obligatoire 13

f) Mesures de réadaptation des contrevenants qui récidivent constamment 13

g) Autres mesures de réadaptation ou de traitement 14

SOMMAIRE

HISTORIQUE

Le 12 décembre 2000, le gouvernement du Manitoba a tenu, à l'intention des principaux intervenants des secteurs de la conduite en état d'ivresse et des transports, un atelier d'une journée (« l'atelier ») sur la problématique de la conduite en état d'ivresse. Cet atelier a été suivi d'une consultation publique effectuée par questionnaire. Les points de vue mentionnés dans le présent rapport sont strictement ceux des participants à l'atelier et à la consultation publique. Ce rapport n'est pas un exposé de position du gouvernement et ne devrait pas être interprété comme représentant les points de vue du gouvernement du Manitoba.

RÉSUMÉ DES COMMENTAIRES IMPORTANTS

1) Éducation et prévention

- Envisager de faire du programme de formation à la conduite automobile un cours à unités comportant des renseignements sur tous les types de conduite avec des facultés affaiblies, sur la conduite de véhicules tous terrains en état d'ivresse et les conséquences pour les victimes et les contrevenants.

- Envisager de commencer l'éducation sur la conduite en état d'ivresse à un plus jeune âge et d'y faire participer les parents.

- Envisager le recours à une approche coordonnée avec la participation de plusieurs organismes pour faire des publicités sur la conduite en état d'ivresse pendant toute l'année, en ciblant toute une gamme de groupes et de publics.

- Envisager de faire l'« Opération Nez rouge » pendant toute l'année et d'avoir des mesures incitatives, comme une réduction du prix de l'assurance ou des frais de permis, ainsi que des navettes gratuites pour promouvoir l'utilisation de modes de transport de remplacement.

- Les programmes de conducteur désigné doivent recevoir le soutien des entreprises qui pourraient offrir des incitatifs aux participants (par exemple des chèques-cadeaux) et ces programmes pourraient donner une formation à partir de l'âge de 14 ans.

- Envisager une formation obligatoire pour les personnes qui servent de l'alcool, ainsi que pour les responsables et les propriétaires d'établissements qui vendent de l'alcool.

- On pourrait éduquer davantage le public sur les responsabilités des personnes qui organisent des fêtes privées et avoir des conducteurs désignés pourrait être une condition requise pour obtenir des permis d'alcool.

2) Sanctions et mesures de prévention contre la conduite en état d'ivresse

- La majorité des participants étaient en faveur d'une confiscation de véhicule pour les infractions répétées de conduite en état d'ivresse (par exemple trois en cinq ans) et pour les infractions en état d'ivresse entraînant un décès ou des lésions corporelles.

- La majorité des participants étaient en faveur de la mise en œuvre dans la province d'un programme de dispositif de verrouillage du système d'allumage.

- Les participants ont émis des réserves quant à l'allongement de la durée des suspensions de permis de conduire pour les infractions de conduite en état d'ivresse sans accroître l'application de ces lois.

- Les participants se demandaient si l'on devrait ou non mettre en œuvre dans la province les suspensions de permis de conduire à vie.

- Les participants se demandaient si l'augmentation des sanctions pour conduite en état d'ivresse pourrait se traduire par une augmentation du nombre d'automobilistes conduisant sans permis et de poursuites de police.

- Les participants pensaient qu'il pourrait être pertinent de réduire la durée d'une suspension de permis en cas de participation à un programme de réadaptation, mais pas en récompense d'un travail communautaire.

3) Application de la loi

- La majorité des participants n'étaient pas en faveur des détecteurs d'alcool passifs.

- La majorité des participants étaient en faveur des programmes normalisés d'évaluation de tests de sobriété et de reconnaissance des drogues sur place pour la police.

- La détection des conducteurs de véhicules tous terrains en état d'ivresse et des automobilistes qui font l'objet d'une suspension de permis pourrait s'améliorer avec les mesures suivantes : meilleurs systèmes de base de données, unité consacrée aux automobilistes qui font l'objet d'une suspension de permis, nombre accru de patrouilles sur les sentiers et meilleurs programmes d'antenne éthylométrique mobile.

- Les délais de traitement des cas d'automobilistes conduisant en état d'ivresse pourraient s'améliorer avec un meilleur équipement, en simplifiant les formules, en faisant appel à un personnel plus nombreux, et en rendant admissibles au tribunal les résultats des appareils de détection de l'alcool sur place ou bien en autorisant les services de police à faire des tests à l'ivressomètre sans avoir besoin d'utiliser des appareils de détection de l'alcool sur place.

4) Programmes d'intervention destinés aux personnes qui consomment de l'alcool et d'autres drogues

- Le concept de « traitement » devrait inclure tous les types d'intervention pour les automobilistes conduisant en état d'ivresse et ne pas se limiter tout simplement à la réadaptation des personnes chimiodépendantes.

- La majorité des participants pensaient que c'était une mauvaise idée de contraindre les gens à participer obligatoirement au traitement, ce ne serait pas efficace et pourrait perturber les programmes.

- La majorité des participants étaient opposés au traitement obligatoire et ne pensaient pas que c'était une mesure adéquate pour le programme de la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances.

- La majorité des participants pensaient que si l'on mettait en œuvre un traitement obligatoire, il devrait l'être sur la base d'un financement par l'usager.

- Au nombre des nouvelles idées d'interventions de réadaptation, on comptait ce qui suit : avoir des tribunaux consacrés aux drogues, adopter une stratégie de réadaptation comportant l'usage de dispositifs de verrouillage du système d'allumage et recourir au permis de conduire restreint, mettre fin au droit de conduire pour les contrevenants qui récidivent constamment et faire participer les contrevenants à des panels sur les conséquences pour les victimes ou bien à des séances de counselling avec la victime ou la famille de la victime.

I INTRODUCTION

Le 12 décembre 2000, le gouvernement du Manitoba a tenu à Winnipeg un atelier d'une journée (« l'atelier ») sur la problématique de la conduite en état d'ivresse à l'intention des principaux intervenants des secteurs de la conduite en état d'ivresse et des transports. Quatre-vingt-trois participants y ont assisté, et notamment des représentants des organismes suivants : GRC, Service de police de Winnipeg, service de police de Brandon, service de police d'East St. Paul, Police militaire, MADD Winnipeg, MADD Brandon, Société d'assurance publique du Manitoba, Société des alcools du Manitoba, Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances, Éducation, Formation professionnelle et Jeunesse Manitoba, St. Norbert Foundation, Native Addictions Council of Manitoba, IMPACT, Manitoba Hotel Association Inc., Snoman Inc., Manitoba Brain Injury Association, Manitoba Safety Council, Heartland Transport Ltd., Programme d'aide préscolaire aux Autochtones, Direction générale de la santé des Premières nations et des Inuits, Conservation Manitoba, Manitoba Wine and Spirits Association, PARTY, CAA Manitoba, Manitoba Restaurant Association, Hospitality Corporation of Manitoba Inc., Association des commissaires d'école du Manitoba et Maple Leaf Distillers.

La raison d'être de l'atelier consistait à discuter d'une part de la problématique de la conduite en état d'ivresse dans les domaines de l'éducation et de la prévention, et d'autre part des sanctions et des mesures de prévention, de l'application de la loi, ainsi que des programmes d'intervention en matière d'alcool et d'autres drogues. Pour débattre de ces questions, les participants à l'atelier étaient divisés en trois groupes de discussion. Les séances étaient animées par des facilitateurs qui avaient reçu une formation et les résultats des discussions étaient inscrits sur des tableaux à feuilles. Des représentants de Justice Manitoba ainsi que de Transports et Services gouvernementaux Manitoba ont également assisté aux séances des groupes de discussion pour observer et aider les facilitateurs.

L'atelier a été suivi d'une consultation du grand public, qui a eu lieu du 12 décembre 2000 au 13 janvier 2001. Pour ce faire, nous avons utilisé un questionnaire affiché sur le site Web de Justice Manitoba (les personnes qui n'avaient pas accès à Internet pouvaient se procurer une copie du questionnaire en communiquant avec le ministère de la Justice). Le questionnaire comportait les mêmes questions que celles qui avaient été posées aux participants à l'atelier et il traitait des mêmes points concernant la conduite en état d'ivresse. Vingt-huit personnes ont répondu au questionnaire.

Le présent rapport mentionne les résultats des discussions de l'atelier du 12 décembre 2000 et ceux de la consultation publique ultérieure. Il ne s'agit pas d'un exposé de position du gouvernement du Manitoba et les points de vue exprimés dans ce document ne devraient pas être interprétés comme étant la position du gouvernement en la matière.

Les pages qui suivent constituent une analyse, point par point, des commentaires et des suggestions des groupes de discussion de l'atelier et des répondants à la consultation publique. Certaines questions demandaient de réagir à des propositions précises et, dans ces cas-là, nous indiquons les points de vue qui ont fait l'unanimité. D'autres questions comportaient une séance de « remue-méninges » et nous donnons la liste des idées qui en ont découlé. Toute idée nécessitant de modifier le *Code criminel* n'est pas du ressort de la compétence des provinces et le gouvernement du Manitoba ne peut pas en assurer la réalisation. Certaines idées nécessiteront de poursuivre les consultations avec des organismes gouvernementaux et du secteur privé, afin de déterminer si l'on pouvait ou si l'on devait procéder à leur mise en œuvre. Le gouvernement du Manitoba remercie les participants de leur apport et il tiendra compte de leurs idées dans son processus d'élaboration de politiques.

II RÉSULTATS DES DISCUSSIONS DE L'ATELIER ET DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

1) ÉDUCATION ET PRÉVENTION

a) Que pourrait-on faire de plus, le cas échéant, pour éduquer le public sur les dangers de la conduite en état d'ivresse?

- On devrait envisager de faire du programme de formation à la conduite automobile un cours à unités dans les écoles secondaires :
  - qui traite de toutes les questions de conduite avec des facultés affaiblies (affaiblissement des facultés causé par ce qui suit : drogues, fatigue, effets du mélange d'alcool et de drogues, téléphones cellulaires) et des conséquences de la conduite en état d'ivresse;
  - qui comporte le récit de vécus de personnes de la collectivité (victimes et contrevenants);
  - qui comporte des renseignements sur la conduite en état d'ivresse de motoneiges et de véhicules tous terrains;
  - qui comporte des exposés faits dans les établissements scolaires par MADD (Les mères contre l'alcool au volant) et TADD (Adolescents contre l'ivresse au volant).

- L'éducation en matière de conduite en état d'ivresse pourrait commencer dans les établissements scolaires auprès des enfants plus jeunes. On pourrait élaborer un site Web pour ce faire; les parents et les écoles pourraient travailler ensemble pour favoriser les comportements positifs.

- Envisager de modifier les publicités concernant la conduite en état d'ivresse pour :
  - qu'il y en ait toute l'année et pas seulement à Noël;
  - qu'elles soient élaborées dans le cadre d'une approche coordonnée entre organismes afin d'éviter les messages contradictoires;
  - qu'elles comportent des messages différents à l'intention de groupes démographiques différents (sur le plan de l'âge et de la localisation géographique) et pour une problématique différente (domicile, bureau, bar, hôtel, manifestation mondaine ou club).

b) Que pourrait-on faire de plus, le cas échéant, pour apprendre aux particuliers à prévoir des arrangements de transport différents lors d'activités sociales dans le but d'éviter toute possibilité de conduite en état d'ivresse?

- Les publicités visant à éduquer le public pourraient être davantage visibles et utiliser toutes les formes de moyens de communication de masse (journaux, télévision, radio, Internet); l'éducation du public devrait comporter des exposés faits en personne dans les établissements scolaires. Le recours à une approche coordonnée pourrait également transmettre un message plus uniforme.

- Envisager de commencer l'éducation avant que les jeunes puissent légalement consommer de l'alcool, et utiliser des messages publicitaires pour souligner les répercussions sur les jeunes de la conduite en état d'ivresse des parents.

- Envisager d'adopter une nouvelle méthode d'éducation véhiculant le message que l'on ne devrait pas boire du tout ni prendre des drogues si l'on conduit.

- Pour obtenir des changements significatifs, il pourrait être nécessaire d'avoir de meilleures mesures incitatives, comme une réduction des taux d'assurance ou des droits d'immatriculation.

- Étudier s'il est possible de promouvoir un concept de « café de quartier » dans le cadre duquel les bars ne fournissent pas d'accès aux véhicules et où les gens sont incités à fréquenter des bars où ils peuvent se rendre à pied.

- Envisager de faire fonctionner le programme « Opération Nez rouge » pendant toute l'année.

- Il pourrait être utile de réduire les tarifs d'autobus et de demander aux bars de fournir des navettes gratuites pour les clients.

c) Que pourrait-on faire de plus, le cas échéant, pour améliorer les programmes de conducteur désigné et les récompenses qui encouragent les automobilistes à se comporter en conducteurs responsables?

- Le programme de conducteur désigné connaît un très grand succès, en particulier auprès des plus jeunes (moins de 25 ans), mais on devrait envisager de commencer l'éducation à un plus jeune âge (14 ans).

- L'éducation du public est essentielle, mais elle pourrait être davantage axée sur les conséquences de la conduite en état d'ivresse et s'éloigner du thème concernant la quantité d'alcool que l'on peut consommer sans danger.

- Le soutien des entreprises pour fournir des boissons gazeuses aux conducteurs désignés est nécessaire à la réussite du programme.

- On pourrait avoir des annonces de panneaux publicitaires ciblant les conducteurs désignés : « Avez-vous votre conducteur désigné? »

- Il pourrait être utile d'avoir des mesures incitatives (par exemple chèques-cadeaux, rabais et repas gratuits) financés par une participation des usagers aux frais (c.-à-d. vente de boissons alcoolisées) pour contribuer à promouvoir le programme de conducteur désigné auprès des participants et des personnes qui servent de l'alcool.

d) Que pensez-vous de l'idée de rendre obligatoires les programmes de formation pour les personnes qui servent de l'alcool?

- La majorité des participants pensaient qu'il pourrait être utile d'avoir des programmes de formation obligatoires pour les personnes qui servent de l'alcool, ainsi que pour les responsables et les propriétaires d'établissements qui servent de l'alcool.

- Certains participants ont émis des réserves au sujet du travail et des frais nécessaires pour imposer l'octroi de permis aux personnes qui servent de l'alcool et pour la façon dont il faudrait procéder. Ils pensaient que le gouvernement devrait étudier ce qui se fait dans les autres provinces et dans d'autres États.

- La formation obligatoire pourrait comporter un volet sur les répercussions de la consommation de l'alcool sur les clients ou les conducteurs, sur la façon de repérer les indices d'ivresse et de s'occuper des personnes ivres, ainsi que sur les responsabilités civiles et financières (éventualités de poursuites).

e) Que pourrait-on faire de plus, le cas échéant, pour éduquer le public sur les responsabilités des personnes qui organisent des fêtes privées?

- La Société des alcools du Manitoba a une brochure sur les responsabilités des personnes qui organisent des fêtes privées. On peut se la procurer dans tous les magasins d'alcools, mais les personnes qui organisent des fêtes privées, des manifestations mondaines et des clubs communautaires ont peut-être besoin d'en apprendre davantage sur les responsabilités qu'elles assument envers leurs invités et devant eux.

- L'éducation du public pourrait se consacrer davantage à planifier des événements pour que l'on parvienne à consommer de l'alcool de façon responsable, en mentionnant diverses solutions de rechange pour les collectivités rurales, urbaines et du Nord, en insistant sur le message de ne pas conduire en état d'ivresse dans les parcs provinciaux et en sensibilisant les jeunes et les autres personnes aux conséquences de permettre à leurs invités de surconsommer de l'alcool et de conduire en état d'ivresse.

- Certains participants pensaient que l'on pourrait envisager d'exiger, pour octroyer des permis d'alcool, que les personnes qui organisent des fêtes privées interdisent l'entrée aux invités qui n'ont pas de conducteur désigné.

f) Quelles autres initiatives peuvent être mises en œuvre pour éduquer le public et lutter contre la conduite en état d'ivresse?

- On pourrait utiliser des jeux vidéo pour enseigner que l'alcool au volant est socialement inacceptable.

- Étudier si changer ou non l'âge minimum pour consommer de l'alcool serait efficace pour réduire le nombre de jeunes qui conduisent en état d'ivresse.

- Récompenser les gens pour leur bon comportement, mais rendre l'alcool au volant socialement inacceptable. Le message devrait être de ne pas conduire du tout après avoir bu.

- Il est peut-être utile d'éduquer le public en matière de consommation d'alcool chez soi et lors des fêtes d'anniversaire.

- On pourrait envisager d'exiger que tous les nouveaux conducteurs prennent un cours sur la conduite en état d'ivresse.

- Inciter le public à prêter assistance à la police en lui signalant les chauffeurs en état d'ivresse.

2) SANCTIONS ET MESURES DE PRÉVENTION CONTRE LA CONDUITE EN ÉTAT D'IVRESSE

a) Que pensez-vous de l'idée de confisquer un véhicule comme sanction? Si vous l'approuvez, dans quels cas cette sanction devrait-elle s'appliquer?

- La majorité des participants étaient favorables à la mise en œuvre de la confiscation de véhicule à titre de sanction des infractions de conduite en état d'ivresse. Ils pensaient cependant qu'il devrait exister un mécanisme pour mettre fin à la confiscation du véhicule si le contrevenant n'en était pas le propriétaire.

- Les personnes opposées à la confiscation de véhicule pensaient qu'il s'agissait d'une sanction trop sévère, qui n'empêcherait pas un contrevenant de conduire un autre véhicule, il s'ensuivrait que les contrevenants fuiraient la police, que celle-ci effectuerait davantage de poursuites à grande vitesse et que ce serait punir injustement les familles des contrevenants en les privant d'un véhicule. Les participants pensaient aussi que les récidivistes commenceraient à conduire des véhicules de très faible valeur pour réduire les conséquences de la sanction de confiscation, et ces mêmes participants émettaient des réserves sur l'équité d'imposer une sanction dont les conséquences pouvaient être très différentes selon la valeur du véhicule (un tacot de 500 $ par opposition à une voiture de luxe de 40 000 $).

- Les personnes en faveur de la confiscation de véhicule pensaient que cette mesure devrait s'appliquer aux récidives (par exemple trois infractions en cinq ans). Un groupe de discussion pensait aussi que cela devrait s'appliquer à toute condamnation pour conduite en état d'ivresse causant un préjudice corporel ou provoquant la mort (sans considération du fait qu'il s'agissait d'une première, deuxième ou troisième infraction).

- Les personnes opposées à la confiscation de véhicule pensaient que si l'on mettait en œuvre cette mesure, elle ne devrait s'appliquer qu'aux cas où le conducteur avait été adressé à plusieurs reprises à un programme de perfectionnement des conducteurs ou quand il avait commis trois infractions en 15 ans.

b) Que pensez-vous de l'idée de mettre en place un programme de dispositifs de verrouillage du système d'allumage au Manitoba?

- Presque tous les participants étaient favorables à la mise en place d'un programme de dispositifs de verrouillage du système d'allumage au Manitoba. Certains recommandaient d'installer des dispositifs de verrouillage du système d'allumage sur tous les véhicules à titre de nouvel équipement.

- Certains participants ne pensaient pas disposer de suffisamment d'information pour prendre une décision; alors qu'un répondant à la consultation publique pensait que les personnes qui conduisent constamment en état d'ivresse prendraient tout simplement quelqu'un d'autre pour fournir les échantillons d'haleine.

- Les personnes en faveur de la mise en place d'un programme de dispositifs de verrouillage du système d'allumage au Manitoba ont dit qu'il s'agissait d'une méthode efficace pour se faire obéir des contrevenants, qu'elle diminuait les risques et constituait une protection pour la collectivité, qu'elle avait prouvé qu'il s'agissait d'une composante efficace des programmes

d'intervention, qu'elle n'avait pas de répercussions négatives sur les familles et qu'elle constituait une mesure incitative pour que les gens obtiennent le rétablissement de leur permis de conduire.

- Certains participants étaient opposés à ce que l'on permette de réduire les interdictions de conduire ou les suspensions de permis de conduire en échange de l'utilisation d'un dispositif de verrouillage du système d'allumage, mais la majorité des participants n'avaient pas émis cette réserve.

- Certains participants ont émis des réserves sur la façon dont le programme de dispositifs de verrouillage du système d'allumage fonctionnerait dans les zones rurales. Ils ont dit que les contrevenants devaient subir la durée totale de leur suspension avant de pouvoir utiliser un dispositif de verrouillage du système d'allumage, que l'usage de ces dispositifs devait aller de pair avec un programme d'intervention, parce que leur incidence en matière de réhabilitation ne durait pas une fois qu'ils étaient enlevés, que des mesures spéciales pourraient être nécessaires pour empêcher que les contrevenants utilisent des véhicules ne comportant pas de dispositifs de verrouillage du système d'allumage, que le coût d'un dispositif pouvait être prohibitif pour certains contrevenants et qu'il faudrait peut-être des dispositions spéciales pour permettre à certains conducteurs professionnels, comme les conducteurs d'autobus, de continuer à travailler.

c) Que pensez-vous de l'idée d'allonger la durée des suspensions de permis de un, deux, cinq et sept ans?

- Les participants ont émis des réserves quant à l'allongement de la durée des suspensions de permis sans accroître l'application de ces suspensions.

- Les autres réserves en la matière concernaient le fait qu'allonger la durée des suspensions pourrait ne pas faire diminuer la conduite en état d'ivresse (les contrevenants conduiraient peut-être en faisant l'objet d'une suspension de permis sans se soucier de la durée de la suspension) et que des suspensions plus longues pourraient réduire l'incitation des gens à obtenir le rétablissement de leur permis et se traduire par un plus grand nombre de conducteurs faisant l'objet d'une suspension de permis.

d) Que pensez-vous des suspensions de permis à vie? Si vous les approuvez, dans quels cas devraient-elles s'appliquer?

- La mise en œuvre éventuelle au Manitoba de suspensions de permis à vie n'a pas fait l'unanimité parmi les participants.

- Un des trois groupes de discussion de l'atelier était favorable aux suspensions de permis à vie, un y ait opposé et il n'y avait pas eu de consensus dans l'autre groupe. Les répondants à la consultation publique qui ont abordé cette question étaient aussi également divisés sur la mise en œuvre éventuelle des suspensions de permis à vie.

- Les personnes en faveur des suspensions de permis à vie pensaient qu'elles étaient utiles pour les contrevenants qui récidivent fréquemment et font preuve de non-respect envers la loi. Ces participants pensaient que les suspensions à vie devraient s'appliquer chaque fois qu'un contrevenant a trois condamnations graves en matière de conduite aux termes du *Code*

criminel, mais ils étaient divisés sur le fait de savoir si l'on devait également appliquer cette mesure à chaque infraction entraînant un décès ou des lésions corporelles (y compris dans le cas d'une première infraction) ou seulement aux collisions mortelles de véhicules à moteur lorsque le contrevenant a fait l'objet de condamnations ultérieures. Ils pensaient également qu'il devrait exister une procédure d'appel limitée dans le cadre de laquelle les conducteurs pourraient faire une demande de révision de la pertinence de leur suspension de permis à vie.

- Les participants opposés aux suspensions de permis à vie pensaient qu'elles entraîneraient une perte d'autorité sur les contrevenants, qu'elles se traduiraient tout simplement par un nombre accru d'automobilistes conduisant sans permis et que l'octroi de permis par étapes progressives pourrait s'avérer une meilleure méthode. Ils ne voulaient pas exclure les conducteurs du système de rétablissement du permis, mais au lieu de cela, ils souhaitaient les garder sous contrôle strict dans le système.

e) Pensez-vous que des sanctions plus sévères entraîneront une augmentation du nombre d'automobilistes conduisant sans permis et de poursuites de police?

- Un des trois groupes de discussion de l'atelier s'inquiétait de ce que la confiscation du véhicule pouvait aboutir à un nombre accru de poursuites de police et que prolonger la durée des suspensions se traduirait par un plus grand nombre d'automobilistes conduisant sans permis. Les autres groupes n'ont cependant pas émis de réserves.

- Il n'y a pas eu de consensus parmi les répondants à la consultation publique quant aux résultats de sanctions plus sévères. Certains pensaient qu'elles se traduiraient par une augmentation du nombre d'automobilistes conduisant sans permis et de poursuites de police, mais d'autres pensaient que ces sanctions n'auraient pas d'influence sur la décision des contrevenants de conduire sans permis ou de fuir la police.

f) Que pensez-vous de l'idée de réduire la durée d'une suspension de permis si le conducteur qui en fait l'objet participe à un programme tel qu'un programme de traitement en établissement, de travail communautaire ou de dispositif de verrouillage du système d'allumage?

- La plupart des participants pensaient qu'il pourrait être utile de permettre de réduire la durée d'une suspension de permis à titre de mesure incitative pour la réhabilitation à condition que le contrevenant participe sérieusement à un programme d'intervention et qu'il utilise un dispositif de verrouillage du système d'allumage.

- Les participants ne croyaient pas que l'on devrait accorder aux automobilistes qui conduisent en état d'ivresse des réductions de suspension de permis en échange de travaux communautaires.

- Certains participants pensaient que seuls les contrevenants primaires devraient avoir droit à des réductions de la durée de suspension de leur permis, mais la majorité des participants n'ont pas fait de réserves sur la participation de récidivistes à un programme de réduction de la durée des suspensions de permis.

g) Que pourrait-on faire de plus, le cas échéant, en ce qui concerne les automobilistes qui récidivent constamment en matière de conduite en état d'ivresse et les automobilistes qui font l'objet d'une suspension de permis? (Par exemple devrait-on leur interdire d'acheter, de louer ou d'assurer un véhicule?)

- Aucun des groupes de discussion de l'atelier n'a fait de recommandation sur ce point.

- Les répondants à la consultation publique pensaient que l'on pourrait donner des peines de prison sans possibilité de libération conditionnelle aux contrevenants qui récidivent, qu'un programme d'échec au crime pourrait être utile pour signaler à la police les automobilistes qui conduisent en état d'ivresse, que l'on pourrait retirer aux contrevenants qui récidivent le droit d'immatriculer un véhicule et qu'il pourrait être utile de considérer que la location d'un véhicule à un conducteur en état d'ivresse qui récidive constitue une infraction.

h) Quelles autres mesures de prévention devraient être envisagées pour le programme de lutte contre la conduite en état d'ivresse du Manitoba?

- Aucun des groupes de discussion de l'atelier n'a fait de recommandation sur ce point.

- Les répondants à la consultation publique pensaient que l'on pourrait permettre aux victimes et à leur famille d'avoir une confrontation avec les contrevenants qui conduisent en état d'ivresse dans le cadre de la condamnation de ces derniers. Ils pensaient aussi que l'on pourrait interdire aux contrevenants d'acheter ou d'immatriculer un véhicule et que des pénalités plus sévères pour les contrevenants primaires pourraient les décourager de devenir récidivistes.

3) APPLICATION DE LA LOI

a) Selon vous, la police devrait-elle utiliser des détecteurs d'alcool passifs au Manitoba?

- Les groupes de discussion de l'atelier n'étaient pas en faveur de l'utilisation des détecteurs d'alcool passifs comme instrument servant à rassembler des preuves.

- Les agents de police qui avaient fait l'essai des détecteurs d'alcool passifs pensaient qu'ils n'étaient pas fiables et que l'alcool contenu dans l'haleine d'un passager pouvait avoir un effet sur eux. Les agents de police s'opposaient également à ces détecteurs parce qu'ils les incitaient à penser qu'ils ne pouvaient pas faire leur travail sans instrument électronique et que cela diminuait le perfectionnement de leurs aptitudes d'enquêteurs.

- Il n'y avait pas de consensus sur les détecteurs d'alcool passifs parmi les répondants à la consultation publique. Certains pensaient qu'ils seraient utiles, d'autres qu'il fallait davantage de recherche sur la question; d'autres personnes pensaient que la police était en mesure de détecter les automobilistes conduisant en état d'ivresse sans utiliser ces appareils et certains répondants étaient d'avis que ces détecteurs n'étaient pas fiables et qu'ils entraîneraient davantage d'actions des contrevenants devant les tribunaux pour contester les résultats.

b) Que pensez-vous des programmes normalisés d'évaluation de tests de sobriété et de reconnaissance des drogues sur place *(Standard Field Sobriety Testing and Drug Recognition Evaluation)* pour la police?

- Les participants à l'atelier étaient généralement favorables à une formation de la police en matière de tests de sobriété et de reconnaissance des drogues sur place et à ce qu'on permette à celle-ci de les utiliser comme preuve ou comme motifs pour effectuer d'autres tests pour établir des preuves.

- Le soutien à ces tests était motivé par le fait qu'ils constituent un outil de plus et qu'ils sont salutaires pour tester l'affaiblissement des facultés; ils sont valables et fiables pour évaluer un affaiblissement des facultés sous l'effet de l'alcool, des drogues ou de la fatigue et ils présentent l'avantage que l'on dépend moins des appareils de dépistage et que les risques de prononcer un non-lieu pour un point de détail sont moindres.

- Cependant, certains participants à l'atelier ont émis des réserves, car il est difficile de mettre en œuvre le test de sobriété sur place, les buveurs expérimentés peuvent tricher, les contrevenants peuvent refuser de se soumettre aux tests parce qu'aucune loi ne le prescrit, contraindre les personnes à témoigner contre elles-mêmes peut être inconstitutionnel, ces tests suscitent une certaine résistance à cause de la *Charte canadienne des droits et libertés* et la formation peut être coûteuse.

- Savoir si l'on devrait mettre en œuvre les programmes normalisés d'évaluation de tests de sobriété et de reconnaissance des drogues sur place ne faisait pas l'unanimité parmi les répondants à la consultation publique. Certains pensaient que ces tests faciliteraient la tâche de la police pour repérer les automobilistes qui conduisent en état d'ivresse et pour les inculper, mais d'autres pensaient que ces tests prenaient du temps, n'étaient pas fiables et pouvaient gâcher une chance de condamner la personne.

c) Quelles mesures devraient être mises en œuvre, le cas échéant, pour aider la police à repérer et à arrêter les conducteurs de véhicules tous terrains en état d'ivresse et les automobilistes qui conduisent avec un permis suspendu?

- Le système du Québec, appelé « Applications technologiques en sécurité routière » (ATSR) est rapide, facile d'accès, économise du temps, est facile à apprendre et à utiliser et pourrait accroître le nombre de condamnations.

- Examiner s'il est possible d'utiliser une antenne éthylométrique mobile 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

- Examiner s'il est possible de mettre sur pied une unité qui se consacre à poursuivre les automobilistes faisant l'objet d'une suspension de permis.

- Il est très difficile d'établir des arrêts d'inspection sur les sentiers et il est nécessaire d'avoir davantage de patrouilles de sentiers. L'Ontario, la Colombie-Britannique et le Québec ont tous des patrouilles de sécurité assurées par des citoyens bénévoles sur leurs sentiers et l'on pourrait examiner si les agents des Ressources naturelles pourraient également prêter main-forte à la police.

- Examiner s'il serait possible d'utiliser des appareils de détection sur place pour fournir une preuve de l'affaiblissement des facultés ou s'il serait possible de mettre au point un ivressomètre mobile plus petit que l'on pourrait utiliser sur place.

- Une plus grande visibilité, en zones rurales, des fourgons contenant cet appareil pourrait constituer un bon moyen de dissuasion.

d) Quelles mesures devraient être mises en œuvre, le cas échéant, pour réduire le temps nécessaire pour s'occuper d'un cas de conduite en état d'ivresse et permettre aux policiers de reprendre leurs patrouilles plus rapidement?

- Examiner s'il est possible de faire admettre les résultats des appareils de détection sur place comme preuve en cour ou de permettre à la police d'omettre ces tests et de passer directement aux tests à l'ivressomètre.

- Étudier des options pour fournir un meilleur équipement à la police et pour simplifier les formulaires qu'elle doit remplir.

- Envisager de moderniser la technologie et d'adopter un système de base de données semblable à la base de données « Applications technologiques en sécurité routière » (ATSR).

- Envisager d'embaucher davantage d'agents de police et de fournir plus de ressources et de personnel administratif pour la police.

- Examiner si l'on pourrait améliorer les procédures du système d'exploitation de la police.

- Envisager de constituer un groupe de travail de personnes conscientes des sujets de préoccupations afin de poursuivre l'étude de cette question.

e) Suggestions importantes pour améliorer l'application des lois sur la conduite en état d'ivresse au Manitoba.

- Examiner si la police dispose d'un personnel adéquat pour l'application des règlements de la circulation.

- Inciter la population à appeler un numéro de téléphone spécial pour signaler les personnes qu'elle soupçonne d'avoir des facultés affaiblies, comme dans le cas des programmes d'échec au crime.

- Envisager d'ajouter une taxe spéciale ou un droit spécial aux achats d'alcool pour collecter de l'argent afin de financer les programmes « Mettons fin à la conduite en état d'ivresse ».

- Étudier s'il serait possible d'avoir un ivressomètre mobile dans chaque voiture de police.

- Ne pas annoncer publiquement les endroits où se trouveront les unités des arrêts d'inspection.

4) PROGRAMMES D'INTERVENTION DESTINÉS AUX PERSONNES QUI CONSOMMENT DE L'ALCOOL OU D'AUTRES DROGUES

a) Pensez-vous que le « traitement » devrait comprendre à la fois des ateliers éducatifs, du counselling pour personne à risque élevé et la réadaptation des personnes chimiodépendantes ou devrait-il simplement viser la réadaptation des personnes chimiodépendantes? Pourquoi?

- Les participants pensaient que le concept de « traitement » ne devrait pas se limiter à la réadaptation des personnes chimiodépendantes. La conduite en état d'ivresse et les accoutumances ne sont pas synonymes et il existe différentes interventions nécessitées par des personnes différentes. Par exemple, certains contrevenants sont tout simplement des personnes qui prennent de grands risques (conduite, ceinture de sécurité et tabagisme) et n'assument pas la responsabilité de leur comportement.

- Le concept de « traitement » a une connotation très médicale et il vaut mieux parler de concept d'« interventions » qui peut ne pas inclure la réadaptation en établissement.

b) Pensez-vous que l'on devrait obliger les automobilistes condamnés pour conduite en état d'ivresse qui refusent de participer au programme de la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances à suivre un programme d'évaluation de leur consommation d'alcool ou de drogue et d'intervention?

- La plupart des participants pensaient qu'obliger les gens à participer à un programme d'intervention était une mauvaise idée et que ce ne serait pas efficace.

- L'opposition à une participation obligatoire était motivée par le fait que seulement 30 pour 100 des clients de la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances avaient effectivement besoin d'interventions en matière de chimiodépendance; il n'y a donc pas de raison de modifier la méthode fondée sur le volontariat, il n'y a pas de motivation en cas de traitement forcé lorsque les clients n'ont pas d'intérêt envers le programme, les clients contraints de suivre le programme ne se présenteront pas à leurs rendez-vous (les conseillers resteront assis à ne rien faire) et la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances aura besoin de davantage de ressources, mais qui paiera la note?

c) Selon vous, quel serait le rôle potentiel de la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances dans la prestation d'un programme obligatoire d'évaluation de la consommation d'alcool ou de drogue et d'intervention?

- Les participants à l'atelier ont fait remarquer que la plupart des provinces n'ont pas de programme comme celui de la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances. C'est un système efficace qui contribue à motiver les gens à changer. Toutefois, les participants pensaient que contraindre les contrevenants à participer au programme ne fonctionnerait pas : « on ne fait pas boire un âne qui n'a pas soif ».

- Les participants à l'atelier émettaient aussi des réserves sur la façon dont les coûts de la participation obligatoire seraient couverts et ils s'inquiétaient de savoir à qui incomberait la prestation des services dans le cas des clients et des collectivités des Premières nations.

- Un répondant à la consultation publique pensait que le processus de la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances n'effectuait pas un contrôle adéquat pour voir si les clients demeuraient sobres et ce répondant faisait des réserves en ce qui concernait un programme d'intervention obligatoire.

- D'autres répondants à la consultation publique pensaient que la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances pourrait s'occuper d'un programme d'intervention obligatoire et que l'on devrait envoyer en prison les clients réticents contraints de participer au programme et qui avaient un comportement perturbateur.

d) Que pensez-vous de la valeur d'une participation obligatoire face au potentiel de perturbation du programme de la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances par des participants réticents?

- Les groupes de discussion de l'atelier ont unanimement convenu que les programmes et les évaluations obligatoires ne sont pas efficaces. La participation obligatoire aurait des répercussions négatives et elle est potentiellement destructrice. La participation volontaire est la méthode qui connaît la plus grande réussite.

- Les répondants à la consultation publique ont admis que la participation forcée pourrait se traduire par la présence de clients perturbateurs, mais ils pensaient que cela ne devrait pas constituer un problème car la Fondation manitobaine de lutte contre les dépendances avait déjà eu affaire à des clients perturbateurs et ce phénomène diminuerait si les clients difficiles étaient contraints de payer les droits de participation au programme de la Fondation maintes et maintes fois.

e) Que pensez-vous de l'idée de financer un programme obligatoire d'évaluation de la consommation d'alcool ou de drogue et d'intervention par le biais d'un système de droits imposés aux usagers?

- Les groupes de discussions de l'atelier ont unanimement convenu que l'on ne devrait pas mettre en œuvre des programmes obligatoires.

- La plupart des répondants à la consultation publique étaient favorables à ce que le paiement par les usagers soit obligatoire pour les programmes d'intervention obligatoires et ils pensaient que cela pourrait avoir un effet dissuasif sur les récidivistes. Toutefois, un répondant pensait que l'on devrait prendre en considération si le contrevenant était ou non en mesure de payer le programme d'intervention avant de lui demander de le faire.

f) Quelles mesures devraient être prises, le cas échéant, pour régler le problème de la réadaptation des contrevenants qui récidivent constamment?

- Une stratégie efficace de réhabilitation pourrait comprendre un permis restreint et un dispositif de verrouillage du système d'allumage (fonctionnant sur la base d'un paiement par l'usager).

- Demander aux contrevenants de suivre un programme des « Alcooliques anonymes » ou de fréquenter d'autres groupes de soutien.

- Envisager de retirer le permis de conduire et le véhicule au contrevenant et de mettre fin à son droit de conduire.

- Envisager de demander aux récidivistes d'assister à un panel sur les conséquences pour les victimes (utilisé aux États-Unis) ou à des séances de counselling avec la victime ou la famille de celle-ci.

g) Existe-t-il d'autres changements ou nouvelles mesures de réadaptation ou de traitement dont le gouvernement du Manitoba devrait tenir compte?

- Envisager d'avoir des « tribunaux consacrés aux drogues » pour les cas d'abus d'alcool ou d'autres drogues (avec le même juge à chaque fois et des heures de rentrée contrôlées). C'est une mesure coûteuse, mais qui s'est avérée efficace à Toronto, en Colombie-Britannique et aux États-Unis.

- Envisager d'avoir des panels sur les conséquences pour les victimes (utilisés aux États-Unis et en Ontario).

- Envisager de consacrer plus de temps à l'évaluation du contrevenant afin de déterminer quelle est l'intervention la plus adéquate.

- Il vaut peut-être mieux s'occuper des contrevenants qui récidivent constamment en les séparant des contrevenants primaires et ils ne devraient pas être dans le même groupe.